VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 117)
z dnia 12 września 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 117)

12 września 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji do Spraw Kontroli Państwowej Sprawozdania z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2016 roku (druk nr 1725) w zakresie działania Komisji.

W posiedzeniu wziął udział **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, witam panie i panów posłów, zaproszonych gości, dzień dobry wszystkim.

Proszę państwa, inaugurujemy po wakacjach posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, które – jak mówi porządek dzienny – poświęcone będzie sprawozdaniu z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2016 r. w zakresie działania Komisji. Chodzi o druk nr 1725. Proszę państwa, czy do porządku obrad są jakieś uwagi? Nie słyszę. Wobec tego przyjęliśmy porządek obrad.

Wnioskuję, że w tej chwili mamy już kworum. Wobec powyższego bardzo proszę o podjęcie tematu przez przedstawicieli NIK, wśród których witam pana Tomasza Emiljana dyrektora Departamentu Infrastruktury wraz ze współpracownikami, którzy pewnie się później przedstawią, jeśli zajdzie taka potrzeba. Albo może, skoro już przywitałem pana dyrektora, to przywitam też pana Adama Bandosza wicedyrektora Departamentu Infrastruktury NIK oraz pana Tadeusza Winiarza, też zastępcę dyrektora tego departamentu NIK. Bardzo nam miło, panowie. Przystępujemy do pracy. Jest godzina 15.08. Zaczynamy. Panie dyrektorze, oddaję głos.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo, na dzisiejszym posiedzeniu przedstawię informację dotyczącą działań kontrolnych Departamentu Infrastruktury w 2016 r. Szczegółowe informacje dotyczące funkcjonowania NIK w tym zakresie, jak również naszego departamentu, zawarte zostały i państwu przekazane w sprawozdaniu z działalności NIK w 2016 r., w tym druku sejmowym, o którym pan przewodniczący przed chwilą wspominał i które pan prezes NIK przedłożył Sejmowi.

W 2016 r. naszą pracę koncentrowaliśmy na najważniejszych obszarach pozostających we właściwości kontrolnej departamentu. Dominujące, oczywiście, było wykonanie budżetu państwa. Traktujemy tę kontrolę jako konstytucyjną powinność NIK i dlatego sporządziliśmy 4 informacje zbiorcze o wynikach kontroli z poszczególnych części budżetowych, dotyczących budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, czyli części 18, części 26 – Łączność, części 39 – Transport oraz części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Pozostałe kontrole prowadzone były w obszarze administracji publicznej, ładu przestrzennego, Skarbu Państwa i transportu.

W dziedzinie administracji publicznej przeprowadziliśmy dwie kontrole, w ramach których koncentrowaliśmy się na monitoringu działań zapewniających skuteczne i efektywne funkcjonowanie organów władzy publicznej, w tym administracji samorządowej.

Pierwsza z tych kontroli to „Wydawanie dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym i wypełnianie obowiązków z nich wynikających”, w wyniku której stwierdziliśmy, że prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z naruszeniem przepisów Prawa lotniczego, wydawał koncesje oraz zezwolenia i certyfikaty. Ponadto nie zapewnił takiej organizacji pracy urzędu, która pozwoliłaby na rzetelną realizację zadań związanych z udzielaniem tych uprawnień i nadzorem nad prawidłowością ich wykonywania.

W wyniku drugiej kontroli, dotyczącej stosowania przez administrację publiczną instrumentów prawnych zabezpieczających interesy społeczne w procesie lokalizacji lądowych farm wiatrowych, stwierdziliśmy, że najczęściej stawianym zarzutem wobec farm wiatrowych jest ich negatywne oddziaływanie na środowisko i życie ludzi. Coraz częściej przyczyną sprzeciwów wobec lokalizacji farm wiatrowych jest także kwestia dewastacji krajobrazu. Wyzwaniem stojącym przed ustawodawcą jest więc, z jednej strony, stworzenie warunków do umożliwienia harmonijnego rozwoju tego sektora energetyki (mówimy tu o energetyce odnawialnej), z drugiej zaś strony, wprowadzenie odpowiednich mechanizmów ochrony interesu społecznego oraz zachowania zasad zrównoważonego rozwoju.

W wyniku przeprowadzonej kontroli rewitalizacji zdegradowanych obszarów miast stwierdziliśmy, że lokalne programy rewitalizacji tylko w ograniczonym zakresie przyczyniły się do rozwiązywania problemów zdegradowanych obszarów miast. Programy często traktowano jedynie jako formalność konieczną przy ubieganiu się o dofinansowanie miejskich inwestycji ze środków europejskich. Później, w wyniku projektów składanych na całość programu, realizowano tylko ich fragmenty – te, na które otrzymywano wsparcie. Często nie były one ze sobą powiązane. W głównej mierze dotyczyły poprawy stanu technicznego budynków czy dróg. W ten sposób ani nie pozbawiano się kryzysowych zjawisk społecznych, ani nie uzyskiwano trwałej poprawy warunków życia mieszkańców na zdegradowanych obszarach.

Jak wszystkim wiadomo, transport jest newralgiczną dziedziną, bezpośrednio powiązaną zarówno z rozwojem gospodarczym kraju, jak i poziomem oraz komfortem życia obywateli. Tej właśnie tematyce poświęciliśmy najwięcej uwagi w naszych działaniach kontrolnych w roku 2016. W trakcie kontroli „Bariery w procesie przygotowania i realizacji inwestycji na przykładzie inwestycji drogowych” zidentyfikowane zostały bariery wewnętrzne i zewnętrzne skutkujące m.in. przerwami w realizacji inwestycji, utratą środków finansowych, błędami we wnioskach o wydawanie decyzji i dokumentacji projektowej. Stan taki wskazywał na konieczność podjęcia przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad działań w celu zapewnienia rzetelności prac na etapie przygotowania inwestycji oraz zwiększenia wymogów jakościowych wobec wykonawców projektów budowlanych i badań geologicznych, jak również na potrzebę uwzględnienia w większej mierze kryteriów pozacenowych przy przetargach na wykonywanie dokumentacji projektowej oraz zwiększenia nadzoru nad jej odbiorem.

Na podstawie wyników kontroli „Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych” stwierdziliśmy, że program ten nie został zrealizowany w zaplanowanym terminie. Do końca 2015 r. nie zakończono niemal połowy ze 153 projektów ujętych w programie. Nie wykorzystano ponad 11,3 mld zł zaplanowanych ze środków unijnych na inwestycje kolejowe. Te pieniądze pozwoliłyby na zmodernizowanie około 1650 km linii kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przygotowany przez ministra właściwego do spraw transportu Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych nie został dostosowany do możliwości PKP Polskich Linii Kolejowych, a zakres ujętych w nim zadań inwestycyjnych okazał się niemożliwy do wykonania w ustalonych terminach.

W wyniku przeprowadzonej kontroli zarządzania obiektami mostowymi i wiaduktami przez administrację drogową, negatywnie oceniono wykonywanie przez administrację drogową zadań związanych z zarządzaniem drogowymi obiektami mostowymi. Poza drogami krajowymi i często wojewódzkimi, na drogach pozostałych kategorii zarządcy dróg praktycznie nie realizowali zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego na obiektach mostowych i przepustach oraz z zapewnieniem środków finansowych adekwatnych do potrzeb remontowych w tym zakresie. Negatywnie oceniono również wykonywanie przez zarządców dróg obowiązków plani-

stycznych oraz przeprowadzenie okresowych kontroli obiektów mostowych, a także działania w zakresie zakładania i prowadzenia dokumentacji ewidencyjnej.

Kolejny obszar kontroli w dziedzinie transportu dotyczył bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach publicznych. W wyniku tej kontroli stwierdzono, że obecny stan zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego nie umożliwia skutecznej ochrony pieszych i rowerzystów. Działania publicznej administracji drogowej nie doprowadziły do poprawy bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym. Poprawiło się co prawda bezpieczeństwo pieszych, wciąż jednak w Polsce co trzeci zabity na drodze to pieszy, podczas gdy w Unii Europejskiej co piąty. Działania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i rad wojewódzkich nie były skoordynowane, a jakość przyjmowanych programów nie dawała gwarancji skuteczności ich realizacji. Wskazane inwestycje nie stwarzały programów poprawy bezpieczeństwa na drogach, dedykowanych niechronionym użytkownikom dróg. Na niezadowalający stan bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów wpływ miało również niedostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb tych użytkowników i zły jej stan techniczny.

W 2016 r. zbadaliśmy również funkcjonowanie regionalnego transportu drogowego. Z kontroli wynika, że samorządy na ogół nie były zainteresowane organizacją publicznego, drogowego transportu zbiorowego i jedynie administrowały tym transportem. Połowa kontrolowanych samorządów nie badała i nie analizowała potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

Podsumowując działalność Departamentu Infrastruktury, chciałbym poinformować, że ogółem, w okresie sprawozdawczym, departament przeprowadził 16 kontroli i sporządził 14 informacji zbiorczych z wyników kontroli, które zostały przekazane sejmowej Komisji Infrastruktury. Na podstawie wyników kontroli, w wystąpieniach pokontrolnych do kierowników jednostek skontrolowanych zostało sformułowanych 98 wniosków pokontrolnych, których realizację na bieżąco monitorujemy. W 2016 r. ponadto, w związku z opracowywaną przez departament megainformacją, zorganizowaliśmy panel ekspertów na temat „Przestrzeń dobrem publicznym – potrzeba nowych rozwiązań w gospodarowaniu przestrzenią", którego uczestnikami byli przedstawiciele sejmowej Komisji Infrastruktury, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, członkowie kierownictwa NIK oraz zaproszeni goście reprezentujący urzędy centralne, wyższe uczelnie, stowarzyszenia urbanistów i architektów, samorządów oraz instytutów badawczych.

Ponadto przedstawiciele departamentu utrzymywali stałe kontakty z Komisją Infrastruktury, aktywnie uczestnicząc w posiedzeniach Komisji. W miarę potrzeb wynikających z bieżących prac poszczególnych organów Sejmu, podejmowaliśmy także współpracę z innymi komisjami sejmowymi i podkomisjami, ze szczególną uwagą odnosząc się do sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej, oraz z komisjami senackimi.

W bieżącym roku zostały już przekazane Komisji trzy informacje o wynikach kontroli sugerowanych przez sejmową Komisję Infrastruktury do planu pracy na 2016 r., tj. „Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych", „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego" i „Zarządzanie regionalnym pasażerskim transportem kolejowym". Już niebawem przekażemy państwu kolejne dwie informacje. To te kontrole, które były realizowane w 2016 r., ale rozpoczęliśmy je pod koniec roku, dlatego dopiero teraz będą finalizowane. Pierwszy temat dotyczy zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa i podwykonawców w umowach na roboty budowlane zawierane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, drugi – realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2011–2015. Ponadto prace, które rozpoczęliśmy i których większa część odbyła się w 2016 r., dotyczące przywołanej już przeze mnie megainformacji, zaowocowały informacją, którą przedstawiliśmy w tym roku przed Komisją. Dotyczyła ona systemu gospodarowania przestrzenią gminy jako dobrem publicznym. Niebawem przekażemy również informację o wynikach kontroli realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015.

Do realizacji w 2017 r. przyjęliśmy tematy zgłoszone przez Komisję. Są to kontrole dotyczące bezpieczeństwa przewozów kolejowych, ochrony lotnictwa cywilnego, realizacji przez organy państwa i samorządu terytorialnego zadań w zakresie przewozu

drogowego towarów niebezpiecznych oraz wykonywania zadań przez zarządców dróg wojewódzkich w zakresie utrzymania, remontów i ochrony dróg. Wszystkie te kontrole są w tej chwili w trakcie realizacji. Myślę, że na przełomie roku albo wczesną wiosną informacje zostaną państwu przekazane.

Dziękując za uwagę, uprzejmie proszę Komisję o przyjęcie przedłożonego sprawozdania w zakresie działalności Departamentu Infrastruktury w 2016 r. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Rozumiem, że zostaliśmy wyposażeni w pewną wiedzę, zresztą na moją prośbę, taką bardzo faktyczną, bardzo realną co do problematyki. Oczywiście, raport jest bardziej obszerny. Zachęcam państwa posłów do zabierania głosu.

Na początek, jeśli można, bo to zawsze mnie interesowało... Jeśli to nie będzie za trudne pytanie na dzisiaj, to prosiłbym o odpowiedź, bo tu w raporcie to wybrzmiewa. Chodzi o wyniki finansowe państwa kontroli. Ponieważ są te wyniki finansowe, chyba warto się tym pochwalić. To jest, jak dobrze odczytuję, na stronie 84 raportu. To są całkiem – że tak powiem – niezłe rezultaty, bo tak mówimy: „Kontrola, kontrola, jedna, druga, piąta, kolejne sprawozdania”, a tutaj... Jeśli byłby jakiś kłopot, to bardzo chętnie o tym porozmawiamy kiedy indziej, ale na pewno byłoby to dla posłów ciekawe, że jednak te kontrole skutkują także pewnymi sytuacjami finansowymi dla kontrolowanych jednostek. To są – powiedzmy – dochody, to są kwoty, które są dosyć niebagatelne. Po wynikach tych kontroli.

Czy w tym aspekcie jest możliwa jakaś odpowiedź? W miarę krótka informacja na ten temat, zanim inni państwo posłowie zechcą sformułować inne pytania.

Przypomnę, że o godzinie 16 mamy też następne posiedzenie Komisji. Nie w tej sali, tylko w sali Senatu, więc żeby... Państwa posłów też tam zapraszam, bo to będzie bardzo ważne posiedzenie Komisji.

Panie dyrektorze, czy można prosić o dwa zdania na ten temat?

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Tak, oczywiście. Spróbuję. Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, rzeczywiście, finansowe rezultaty kontroli są jednym z elementów naszego, że tak się wyrażę, urobku pokontrolnego. W tym roku w poszczególnych kategoriach były to pozyskane pożytki finansowe w wysokości 73 271 tys. zł, oszczędności finansowe – 308 tys. zł, oszczędności i pożyczki finansowe innych podmiotów – 604 tys. zł. Są to jakby wyniki zbiorcze funkcjonowania NIK.

Nasz departament też przyczynił się do tego, miał tutaj swój wkład. W jednej z kontroli, a mianowicie w kontroli rewitalizacji zdegradowanych obszarów miast, przeprowadzonej w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, ustaliliśmy finansowe skutki nieprawidłowości na szkodę budżetu Unii Europejskiej. Wyniosły one 1160 tys. zł. Były to kwoty dofinansowania przeznaczonego ze środków UE dla miasta Inowrocław oraz miasta Grudziądz. Kwotę 1134 tys. zł wydatkowano niezgodnie z przeznaczeniem na remont pomieszczeń administracyjnych Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Inowrocławiu. Mniejszą kwotę 26,5 tys. zł wydatkowano niezgodnie z przeznaczeniem na remonty pomieszczeń Straży Miejskiej w Grudziądzu.

Wszystkie te kwoty, o których mówimy, wspominając o tych finansowych rezultatach, są to faktycznie kwoty, które albo zostały zakwestionowane co do wydatku, albo zostały odzyskane, albo w wyniku naszych działań udało nam się, że tak powiem, zaoszczędzić, czyli wskazać jednostkom kontrolowanym takie elementy i niewłaściwe działania, które pozwoliły na uniknięcie niewłaściwego wydatkowania środków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Proszę państwa, czy panie posłanki i panowie posłowie mają jeszcze jakieś uwagi i pytania? Bardzo proszę, otwieram tę dyskusję. Proszę uprzejmie, kto z państwa chciałby zabrać głos? Tak, pani poseł? Nie. Dobrze, też dobrze.

W takim razie, proszę państwa, mamy obszerny raport, który będzie na pewno stanowił ciekawą lekturę na dalszą część tego posiedzenia Sejmu, a może i na następne, bo wnioski są bardzo ciekawe. Raport jest bardzo precyzyjny właśnie w tych obszarach,

które są najbardziej interesujące dla Komisji. Chodzi tu o plany budowy dróg, wydatki czy plany kolejowe, prawda? Bardzo się cieszę, że tutaj pan dyrektor wspomniał o tych różnego rodzaju zakłóceniach w związku z funkcjonowaniem farm wiatrowych. To było przedmiotem dużych debat publicznych. Wszystkie te tematy były przedmiotem dużych debat publicznych, a Komisja była jakby w środku tych wszystkich debat, więc bardzo dziękuję, panie dyrektorze, za to skrótowe przedstawienie. Rzeczywiście, nie ma sensu chyba czytać całego opracowania.

Natomiast, jeśli państwo posłowie posłuchają mnie chwilę, bo mam bardzo ważną informację dla państwa, mam propozycję, aby na posiedzeniu w dniu 12 września br. Komisja uchwaliła opinię nr 12 dla Komisji do Spraw Kontroli Państwowej w następującym brzmieniu:

„Komisja Infrastruktury, po zapoznaniu się ze Sprawozdaniem z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2016 roku (druk nr 1725) i po wysłuchaniu informacji dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pozytywnie oceniła wyniki pracy Izby w zakresie działania Komisji oraz zaaprobowała zakres tematyczny prowadzonych kontroli".

Czy jest jakiś głos, albo sprzeciwu, albo dezaprobaty, czy też uwagi do przedstawionej opinii? Nie słyszę. Wobec tego uznajemy, że bez głosu przeciwnego Komisja przyjęła pozytywną opinię, którą przed chwilą zaprezentowałem.

Bardzo dziękujemy, panie dyrektorze. Panom zastępcom dziękujemy bardzo. Zapraszamy do dalszej współpracy. Jesteście nam bardzo potrzebni w tych naszych posiedzeniach. Te informacje są bardzo ciekawe.

Wobec tego, w związku z tym, że wyczerpaliśmy porządek obrad, zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Zapraszam na następne o godzinie 16 w sali Senatu nr 217 na ostatnim piętrze. Dziękuję bardzo.